

九州地方整備局事業評価監視委員会
(平成26年度第5回)の議事概要について (速報)

■開催日時：平成26年12月24日(水) 14:00～15:30

■開催場所：福岡第二合同庁舎2階共用第4・5・6会議室
〒812-0013 福岡市博多区博多駅東2丁目10番7号

■主な議事

○審議 【再評価】道路3事業、港湾2事業、海岸1事業、公園1事業

<道路事業>

- ・一般国道10号 新富バイパス (宮崎県)
- ・一般国道203号 多久佐賀道路 (I期) (佐賀県)
- ・九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部 (熊本県)

<港湾事業>

- ・名瀬港 立神地区 防波堤整備事業 (鹿児島県)
- ・苅田港 新松山地区 国際物流ターミナル整備事業 (福岡県)

<海岸事業>

- ・宮崎海岸直轄海岸保全施設整備事業 (宮崎県)

<公園事業>

- ・海の中道海浜公園 (福岡県)

○報告 河川(改修)4事業、河川(環境)3事業

<河川(改修)事業>

- ・筑後川直轄河川改修事業 (福岡県・佐賀県・大分県)
- ・松浦川直轄河川改修事業 (佐賀県)
- ・緑川直轄河川改修事業 (熊本県)
- ・大野川直轄河川改修事業 (大分県)

<河川(環境)事業>

- ・緑川総合水系環境整備事業 (熊本県)
- ・松浦川総合水系環境整備事業 (佐賀県)
- ・筑後川総合水系環境整備事業 (福岡県)

なお、議事概要についての詳細は、別紙のとおりとなります。

<問い合わせ先>

国土交通省九州地方整備局 TEL 092-471-6331 (代表)

○事業評価全般 企画部 技術企画官 石井 伸治 (内線 3126)

企画部 企画課長補佐 續木 孝司 (内線 3155)

TEL 092-476-3542 (直通)

○道路事業 道路部 道路計画第一課長 西ノ原 真志 (内線 4211)

TEL 092-476-3529 (直通)

○港湾事業 港湾空港部 港湾計画課長 下田 潤一 (内線 62320)

TEL 092-418-3358 (直通)

○河川(改修)・海岸事業 河川部 河川計画課長 宗 琢万 (内線 3611)

TEL 092-476-3523 (直通)

○河川(環境)事業 河川部 河川環境課長 川口 芳人 (内線 3651)

TEL 092-476-3525 (直通)

○公園事業 建政部 都市・住宅整備課長 長江 亮 (内線 6161)

TEL 092-471-6355 (直通)

**九州地方整備局事業評価監視委員会（平成26年度 第5回）
議 事 概 要 （ 速 報 ）**

- 日 時 平成26年12月24日(水) 14:00～15:30
- 場 所 福岡市博多区 福岡第二合同庁舎2階 共用4・5・6会議室
- 出席者
- ・委 員 泉委員、小島委員、瀬崎委員、日野委員、安河内委員、吉武委員
 - ・整備局 金尾局長、大野副局長、小滝副局長、平井企画部長、村岡港湾空港部長、
麓建政部長、古賀河川部長、喜安道路部長、朝倉営繕部長、奥原用地部長 他
- 資 料
- ・資 料－1 議事次第
 - ・資 料－2 九州地方整備局事業評価監視委員会(平成26年度第5回)座席表
 - ・資 料－3 九州地方整備局事業評価監視委員会 委員名簿
 - ・資 料－4 平成26年度第5回委員会対象事業一覧及び各県からの
意見聴取(要旨)について
 - ・資 料－5 平成26年度第5回事業評価監視委員会
(再 評 価 : 道 路 3 事 業、港 湾 2 事 業、海 岸 1 事 業、公 園 1 事 業)
- 議 事
1. 開会
 2. 事務局からの説明
 3. 対象事業の審議・報告
 - 審議【再評価】 道路3事業、港湾2事業、海岸1事業、公園1事業
 - 報告 河川(改修)4事業、河川(環境)3事業
- 審議【再評価】
- <道路事業>
 - ・一般国道10号 新富バイパス(宮崎県)
 - ・一般国道203号 多久佐賀道路(I期)(佐賀県)
 - ・九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部(熊本県)
 - <港湾事業>
 - ・名瀬港 立神地区 防波堤整備事業(鹿児島県)
 - ・苅田港 新松山地区 国際物流ターミナル整備事業(福岡県)
 - <海岸事業>
 - ・宮崎海岸直轄海岸保全施設整備事業(宮崎県)
 - <公園事業>
 - ・海の中道海浜公園(福岡県)

○報告

<河川（改修）事業>

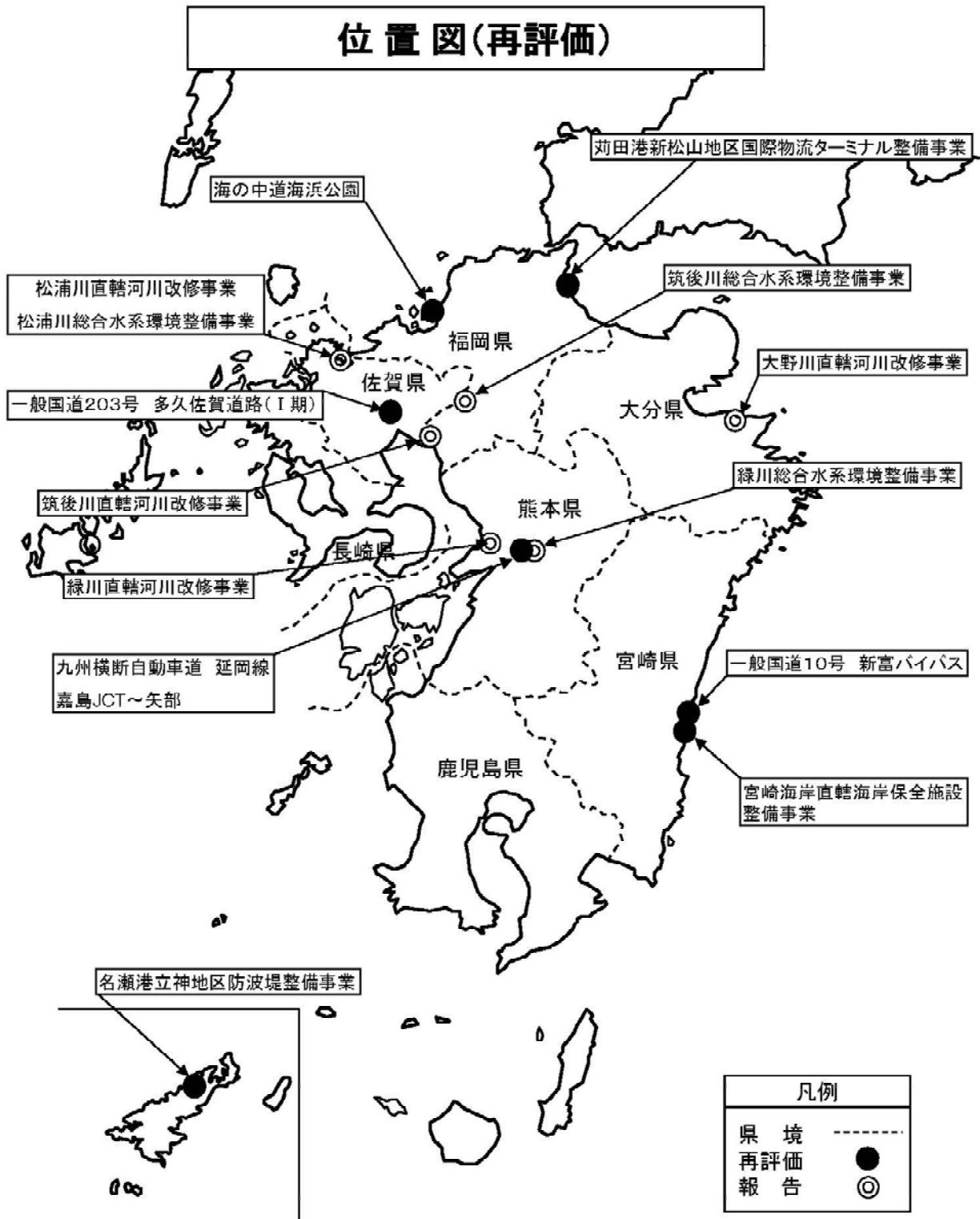
- ・筑後川直轄河川改修事業（福岡県・佐賀県・大分県）
- ・松浦川直轄河川改修事業（佐賀県）
- ・緑川直轄河川改修事業（熊本県）
- ・大野川直轄河川改修事業（大分県）

<河川（環境）事業>

- ・緑川総合水系環境整備事業（熊本県）
- ・松浦川総合水系環境整備事業（佐賀県）
- ・筑後川総合水系環境整備事業（福岡県）

4. 閉会

位置図(再評価)



平成26年度 九州地方整備局事業評価監視委員会
委員名簿

いしはら 石原	すすむ 進	(社)九州経済連合会 副会長
いずみ 泉	けんこ 健子	鹿児島大学名誉教授
いわさ 巖佐	よう 庸	九州大学大学院理学研究院教授
おさ 長	やすろく 安六	佐賀大学名誉教授
こじま ○小島	はるゆき 治幸	九州共立大学名誉教授
せざき 瀬崎	みつひろ 満弘	宮崎大学工学部准教授
ただ 埴田	あきひで 彰秀	長崎大学大学院工学研究科教授
ひの ◎日野	しんいち 伸一	九州大学大学院工学研究院教授
ひめの 姫野	ゆか 由香	大分大学工学部助教
みぞかみ 溝上	しょうし 章志	熊本大学大学院自然科学研究科教授
やすこうち 安河内	けいこ 恵子	九州工業大学大学院情報工学研究院教授
よしたけ 吉武	てつのぶ 哲信	九州工業大学大学院工学研究院教授

※ ◎印：委員長

○印：副委員長

(五十音順、敬称略)

○重点・要点・一括審議事業の選定説明

本日の審議対象事業における重点・要点・一括審議事業の選定理由について、港湾事業について小島委員より、道路・海岸・公園事業について日野委員より説明を行った。

○審議結果

事務局より再評価対象事業（再評価：道路3事業、港湾2事業、海岸1事業、公園1事業）について説明し、審議を行った。

【一般国道10号 新富バイパス】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【一般国道203号 多久佐賀道路（I期）】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【名瀬港 立神地区 防波堤整備事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【苅田港 新松山地区 国際物流ターミナル整備事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【宮崎海岸直轄海岸保全施設整備事業】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

【海の中道海浜公園】

■審議の結果、対応方針（原案）どおり、「事業継続」で了承された。

○報告

事務局より報告対象事業（河川（改修）4事業、河川（環境）3事業）について報告。

【筑後川直轄河川改修事業】

【松浦川直轄河川改修事業】

【緑川直轄河川改修事業】

【大野川直轄河川改修事業】

【緑川総合水系環境整備事業】

【松浦川総合水系環境整備事業】

【筑後川総合水系環境整備事業】

九州地方整備局事業評価監視委員会（平成26年度第5回）議事詳細

【一般国道10号 新富バイパス】

（委員）

資料7ページに、岩塊撤去費の増で約5億円とありますが、先程の説明ですと、P1での施工実績を踏まえて想定していたところが、岩塊のある深さが、2メートルから7メートルと非常に深くなったためということですが、工事に先立つボーリング結果で、P1とは違うと想定できなかつたのでしょうか。

（事務局）

もちろんP2を施工する前にボーリング調査をしておりました。その結果が、資料7ページの下グラフで、N値50のところまで達しているところがありますが、7メートルに亘って岩塊がある様なボーリングデータになっていませんでした。当時の写真も見ましたが、全体的に砂層になっており、当時岩塊の分布が見つからなかったというのが現状でございます。それと、近くに旧橋がありますので旧橋のデータが無いのかというのを確認しましたが、旧橋が昭和29年に建設されており、この時のボーリングデータは残っていませんでした。また、横に側道橋があるのですが、昭和63年に架けておりますので、ボーリングデータは残っていますが、こちらでも岩塊というかたちでの評価がなく、砂層という評価であり、小さな貝殻が混ざっているという位の評価でございまして、我々としても当時のボーリング結果から推定し得なかつたところであります。

（委員）

P3とP4も同じですよ。そこでのボーリング調査はされていないのですか。P2と同様に、一部しかそういう結果が得られなかつたということですか。

（事務局）

そうです。

（委員）

分かりました。資料8ページについても、調査段階では把握できなかつたのでしょうか。

（事務局）

元々現道の部分ですので、これまで供用されている中で地盤が締め固まっていると認識していましたが、実際に掘ってみるとN値が3という低い状況だったというのが現状でございます。それと少し遠くなりますが、前後の区間で調べたボーリングデータを見ると、N値20が3メートル位で出ていましたので、おそらく同様な地層だろうと考えておりま

した。これは推測になりますが、この2つの川に挟まれた氾濫原だったのではなかったのかと考えられ、現道だったのでボーリング調査をしなかったのは、反省点としてありますが、結果的に掘ると非常に地層が悪かったところでございます。

(委員)

分かりました。

(委員)

先程の資料7ページについて確認ですが、P5からP8については、ボーリング調査をしたけれども、そういう問題は無かったので予定通りということではよろしいでしょうか。今から施工をする所ではないですね。

(事務局)

ここは場所打ち杭で、もうすでに整備も終わっておりまして、特にこちらは問題無いということでございます。

(委員)

B/Cで計測できない効果のところ、宮崎県は畜産県であり、鳥インフルエンザや口蹄疫が発生した時に、国道の中でどのように消毒槽を設置するかということで、良いスペースがあれば良いのですが、スペースが無い時も含めて、渋滞が発生するという懸念が非常に大きかったということがあります。そういう意味では、車線が増えることによって、そういう自由度があるということと、どこかボトルネックができたとしても、その他のところでボトルネックを解消するということが、実は宮崎県の畜産を支える上で、非常に大事なことだと考えております。この点に関してはB/Cで効果が計測できないですが、できれば畜産県なりの事情を少し入れておいて頂けると有り難いかと思います。これは要望です。

(事務局)

ご指摘の通り、鳥インフルエンザについては、つい最近も延岡の方で発生しておりまして、そういった消毒とか防疫対策というのは宮崎県にとっては非常に重要な話でございますので、そういったところを、どこまで記載するか、そこは少し事務局の中で相談させてもらって対応していきたいと思っております。

(委員)

資料8ページの地盤改良の件でお尋ねしたいのですが、下の絵で新たに車線を増加する際に地盤を高くした為擁壁が必要だということですが、地盤を高くする必要はあったのですか。

(事務局)

橋との関連が出てくるのですが、隣に旧橋がありまして、新しく橋をもう1本架けています。これで4車線が確保されるのですが、橋の高さについては、洪水時に影響が出ないように必要な高さを確保し現道をすりつけるのと、旧橋については、昭和29年に架けている橋で、若干高さが確保できていないところがございます、その高さが現道部分で差が出てしまうということで、そうしますと当然今度は横断方向にも影響がでますので、高さを両方合わせるかたちになります。そのため、結果的に現道部分についても、かさ上げが必要となります。

【一般国道203号 多久佐賀道路（I期）】
【九州横断自動車道延岡線 嘉島JCT～矢部】

（委員）

多久佐賀道路について、1つだけお伺いしておきたいのですが、評価のタイミングと事業採択の関係が、少し他の事業と違うのかなと思いました。この事業は、着工準備の事業採択があって、今度は都市計画手続きの事業化に向けての調査ということになっておりますが、前回評価の平成23年が初回なのかその前からあったのか、その評価のタイミングについて事業化との関係を教えて下さい。

（事務局）

本事業につきましては、平成15年度から着工準備ということで、他の事業と少し手続きが異なるものになっています。通常であれば都市計画決定と環境影響評価の手続きが済んだ後に事業着手し、その後に再評価の手続きになるのですが、平成10年度から制度化されている着工準備として都市計画の前から手続きを円滑に進め、事業化に向け円滑に進めていくものとして取り組んでいるものでございます。平成15年度の着工準備以降から、事業の評価については実施しているものになります。

（委員）

今のことに関連した質問ですが、それはなぜ他の事業とは違うのですか。

（事務局）

従前、事業着手前に都市計画の手続き等で非常に時間がかかっていたものもございましたので、その前段階として円滑な事業化を進める上で着工準備という手続きが取られていたものでございます。現在は、新規事業採択時評価というかたちで、いわゆる事業化に至るまでの合意形成のあり方について別途審議がされておまして、着工準備の手続きが行われているものは他にございません。都市計画の手続きの前から再評価の審議を経ることで、しっかりと事業の進捗状況を確認してきております。

（委員）

現在はそういうやり方というのは無いのですか。

（事務局）

はい。事業自体も全国でこの事業だけになっております。

（委員）

分かりました。

【名瀬港 立神地区 防波堤整備事業】

(委員)

資料4ページに圧密沈下の絵がありますが、平成27年からの3年間は、全く工事をしないのですか。

(事務局)

この間は、工事自体はしないのですが、沈下量の計測を続けていきます。

(委員)

圧密沈下の曲線がほぼ正しいとするのであれば、最終的な沈下量を予測し、前もって施工した方が良い様な気がするのですが、先に沈下量を見越して工事するという手はないのでしょうか。

(事務局)

実際、防波堤の延長をみますと、大きく沈下するところと小さく沈下するところがあり、空間的にバラつきますので、ある程度揃ったところで工事した方がトータルとして効率的ですし、防波堤としての効果も発現しやすいので、途中でせずになるべく揃えてという考え方でございます。

(委員)

上部工は、コンクリートの打設ですよ。

(事務局)

そうです。

(委員)

これは、沈下の状況をみながら上部工の高さを決めていくことになるのですか。

(事務局)

そういうことになります。

(委員)

分かりました。

(委員)

今すでに99%終わっていて、残っているのは何ですか。ケーソンは出来上がってどこ

かへ置いてあるのですか。

(事務局)

はい。ケーソンは既に設置しておりまして、残りは、上部工のコンクリート打設となります。

(委員)

それが1%ということですか。

(事務局)

はい、それが1%です。

(委員)

分かりました。

(委員)

上部工を打設するのは当初の計画通りで、嵩上げ部分が今回増加分ですよ。

(事務局)

そういうことでございます。

(委員)

資料4ページの絵でいくと、ケーソンの幅全体に嵩上げをすることになっていますが、越波を防ぐという意味では、例えば傾斜型パラペットなどでされた方が安くなるのではないかと思ったのですが、その辺は何かお考えがあるのですか。

(事務局)

それも含めて検討しております。

(委員)

資料6ページで、前回評価と今回評価でフェリー貨物の貨物量が減っていますが、それは資料3ページの取扱貨物量のグラフの過去3年間の平均ですか。

(事務局)

5年間です。

(委員)

いずれにしても、最近少し減ってきているので、2年前の評価時よりは貨物量が少ないにも関わらず、資料6ページのRORO貨物量は、16万トンから18万トンと増えていますが、これの裏付けはどこからなのでしょう。

(事務局)

これは、一部の利用者にとって、フェリーよりもRORO船で貨物を輸送する方が効率的となったため、フェリー貨物からRORO貨物にシフトしているという物流の状況がございます。

(委員)

資料3ページのグラフには現れていないのですね。

(事務局)

そうです。

(委員)

分かりました。そういう推移を見ての評価ということですね。

(事務局)

はい。

(委員)

分かりました。

【荻田港 新松山地区 国際物流ターミナル整備事業】

(委員)

資料1 ページで水域施設の泊地の進捗率が1%と、まだほとんど浚渫されていないですが、最近の港湾事業で、浚渫した土砂の捨て場の変更などにより、事業費にかなりの変動がありました。荻田港の場合は、泊地の浚渫土砂の捨て場というのはしっかりと確保されていると理解してよろしいですか。

(事務局)

今回の荻田港の泊地の土捨て場ですが、背後地に土捨てを考慮しており、現在のところ問題が無いと考えております。

【宮崎海岸直轄海岸保全施設整備事業】

(委員)

確認です。今回の台風でかなりやられて、またいろいろな手当てをしないといけないですが、この事業は期間が非常に長いですから、その間に被災を受けることもあるかと思いますが、そこでこの230億円という事業と、被災をした時の事業との関係を明確にしておいて頂ければと思います。

(事務局)

すでに整備したものにつきましては、災害復旧という制度がございまして、その中で負担をする形になっていますので、この事業の外での復旧になります。どちらにしましても国費を伴うということにはなりますが、当然そういった復旧を行う中でも、その被災があった場合には、今回もその様にしておりますが、被災原因をつきとめましてそれに対する災害対策を実施していくことで考えております。

(委員)

残事業の総便益が2,090億円で、全体事業の総便益が、2,091億円になっていますが、1億円だけ違うのは深い意味があるのですか、それとも間違いですか。

(事務局)

ここは一部進捗をしておりますので、これまでの事業の進捗の中で1億円の差がでております。

(委員)

全部いっしょになるのではないのですか。

(事務局)

全体事業として、これまでに整備が終わった部分で、全く事業効果が発現されていないということであれば、同じになるかと思いますが、一部の効果発現を見込んでいるため、その分が差し引かれたのが残事業の便益として記載されています。

【海の中道海浜公園】

(委員)

事業費が非常に大きく、事業期間も昭和56年から平成42年と非常に長いですね。この間、これまでの再評価で事業費、事業内容の変更というのは何か行われているのでしょうか。

(事務局)

面積が約500ヘクタールと非常に広くございますので、その様な事業期間を設定させて頂いているところでございます。今まで事業してきているわけですが、今のところは大きな事業計画の変更等は特に行わず、計画通りの整備をしているという状況でございます。

(委員)

ということは、当初時にも事業費をもちろん算出するわけですから、事業内容は全部決まっているわけですね。それを毎年予算を付けて着々と整備をしているということでしょうか。

(事務局)

その様なところでございます。

(委員)

雁ノ巣エリアについて、形は違うかもしれないのですが、すでに供用されていますよね。これは整備主体が違うのだと思うのですが、そういう意味でここは国としての将来の利用の仕方というのは、今の利用と同じものなのか、違うものとして想定されているのですか。

(事務局)

資料3ページの図面では、雁ノ巣エリア計画は、国としての基本計画の絵でございます。ご指摘のとおり、今福岡市の方で暫定的に整備をし運動場として使っておりまして、国としては今後徐々に整備に入っていくわけですが、当然ながら現状の利用に合わせて検討致しまして、現状に則したものになっていくと思っておりますが、今のところここに書いてある絵が、国の基本計画でございます。

(委員)

今はこの事業として進んでいますが、将来的には、計画の修正など有りうるという理解でよろしいでしょうか。

(事務局)

ご指摘の通りです。

(委員)

道路事業などでは、維持管理費を含めて総事業費という説明がありますが、事業期間が何十年となれば、当然維持管理も必要だと思うのですが、その費用も含まれての事業費ですか。

(事務局)

はい、含めてB/Cを出しております。

(委員)

分かりました。

(委員)

例えば資料7ページはパンフレットの作成、資料8ページは松原の保全、資料9ページはマリンワールド海の中道が貢献していますなど、いろいろなものが記載されていますが、どこまでがこの事業からお金が出ているものなのかよく分かりません。これらすべてに対して、この事業からお金が出ているということですか。

(事務局)

はい、例えば資料8ページの松原の保全でございますが、放置しておけば、松原というのは退廃して行きますので、松原の保全を公園事業で行っております。また、資料9ページのマリンワールド海の中道は、国の直営ではありませんが、国の公園の中にある施設ということから、必ずしも国費が入っているわけではありませんが、本事業のB/Cにはマリンワールド海の中道の建設費をCに入れておりますし、こういったマリンワールド海の中道の効果についてもBとして計算しているところでございまして、ご紹介している中身については、基本的には海の中道公園事業として実施しているものでございます。

(委員)

例えばマリンワールド海の中道には、建設費を出したということでしょうか。

(事務局)

はい、建設費の中には国費も含まれておりますが、国ですべて行ったわけではありません。ただし、本事業のB/Cの中には、マリンワールド海の中道の建設費用はすべて、Cの方に計上しています。

(委員)

何といいますか、本当にどこまでお金が出ているのかというのが、今一つよく分かりません。感想ですが。

(委員)

道路事業などでは、事業費や便益の内訳がもう少し細かく説明され、かなり細かく根拠資料が付いているものですが、公園事業は非常にアバウトな感じがします。もう少し期間も限定して、この期間にこれだけのことをするというのを、もう少し明確にしておいた方がいいのではと思いました。質問ですが、公園事業ってだいたいこんなものですか。

(事務局)

今回ご用意できる費用としては資料15ページにあるように、事業費として935億円でございますが、これは国費でございます、それに対して下の方に全事業の今回評価、赤で囲ったところですね。費用のところには3,264億円というふうに書いてございます。これは少しご質問の主旨に合っているか分かりませんが、国費の他に先程お話ししましたようなマリンワールド海の中道等の建設費も合わせて入れているものでございます。そして全体的なお答えと致しましては、公園事業としては、今のところ国の方で示している大規模公園費用対効果分析マニュアルというものがございまして、これにそったかたちで本事業を含め各公園も、再評価の為の試算をさせて頂いている状況でございます。

(委員)

私がお聞きしたいのは、この施設費だとか便益もそうなのですが、算出根拠というのは資料としてはあるわけですね。

(事務局)

はい。